

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ГЕОЛОГО-ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

Книга 2 – ГЕОГРАФИЯ

Том 113

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF GEOLOGY AND GEOGRAPHY

Volume 2 – GEOGRAPHY

Volume 113

ИКОНОМИЧЕСКИ И ИНФРАСТРУКТУРНИ ДИСПРОПОРЦИИ В ИНТЕГРИРАНОТО РАЗВИТИЕ НА ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

КРИСТИЯН ЛУКАНОВ

*Катедра „Регионална и политическа география“
e-mail: k.lukanov@gea.uni-sofia.bg*

Kristiyan Lukanov. ECONOMIC AND INFRASTRUCTURAL DISPARITIES IN THE INTEGRATED DEVELOPMENT OF THE DANUBE REGION

The article reviews the differences in the development of the two parts of the Danube region and how it is related to the lack of developed infrastructure in the Lower Danube. The focus is on bridge structures and their adjacent infrastructure, as a factor for economic and social development in the region.

Key words: Danube region, infrastructure, bridges, highways, transnational cooperation.

УВОД

Развитието на цялостната свързаност на Дунавския регион е от ключово значение за бъдещето му. Въпреки значимия природно-ресурсен и геополитически потенциал в региона все още се наблюдават съществени междудържавни и макрорегионални диспропорции по икономически, политически и инфраструктурни показатели, които са възпиращ фактор пред продължаващото му развитие. В пределите на Дунавския регион се намират както някои от най-развитите, така и най-бедните региони на Европа. Тези диспропорции

се открояват най-вече в сфери като икономиката, политиката, демографското състояние и инфраструктурата.

С оглед на политическите промени в Европа в последните десетилетия наднационалните регионални изследвания се превръщат във все по-важен фактор за целите на съставянето на политически и стратегически програми на континента. През годините геостратегическото развитие на Дунавския регион представлява обект на засилен изследователски интерес предимно в страни, влизащи в географските граници на региона. В България регионът се изследва от Батаклиев (1938), Даков (1964), Дойков и Генчев (2001, 2011), Русев (2003, 2014), Банчев (2008), Доков и Стаменков (2017) и др.

Перспективите пред бъдещото интегрирано развитие на Дунавския регион пряко зависят от успешното и ефективно икономическо, политическо и инфраструктурно развитие на страните, влизащи в него. Трите компонента са неразривно свързани помежду си и успоредното им развитие ще спомогне за намаляване на диспропорциите между отделните страни. Недостатъчният брой мостови съоръжения в Долен Дунав и неразвитата входяща инфраструктура към тях са основен проблем както за свързаността на региона, така и за икономическото и културното му развитие. Забавеното разширяване на шенгенското пространство, демографските проблеми и неефективната интеграция на малцинствените групи в региона допълват проблемите на цялостната връзка и интеграция на Долен Дунав.

МЕТОДОЛОГИЯ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

Обект на изследване в научния труд е политико-икономическият обхват на Дунавския регион. В неговите предели влизат освен чисто географските предели на Дунавския басейн, също и неговият обхват на национално ниво. Ще се вземат предвид и границите, формулирани от Европейската комисия в Стратегията на ЕС за Дунавски регион.

Предмет на изследването са инфраструктурните диспропорции и тяхната взаимовръзка с икономическите процеси в региона. За целта ще се извърши систематичен анализ на основните проблеми пред транспортно-икономическата свързаност между двете съставни части на Дунавския регион. Чрез този анализ ще се идентифицират ключовите геостратегически механизми и подходите за подобрене на ефикасността в бъдещите интеграционни процеси в региона.

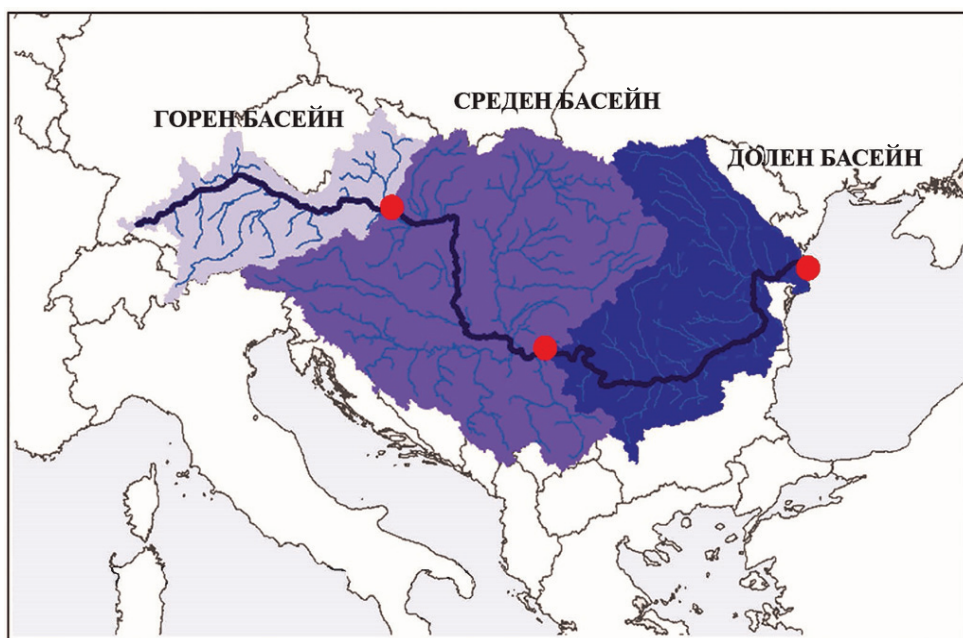
Основният фокус на работата ще бъде върху проблемите на свързаността в Долен Дунав и подходите за тяхното разрешаване. Научният труд ще разгледа и политиките, провеждани от Европейския съюз и неговите държави членки за развитието на региона. Това включва дейности, свързани с Транспортната стратегия на ЕС за Югоизточна Европа, Програмата за транснационално сътрудничество на Дунав 2014–2020 г. и Стратегията на ЕС за Дунавския регион.

В теоретико-методологичен план изследването ще заложи предимно на основни направления в обществената география като политическа, социална,

икономическа география и геодемография. Повечето техники на изследването са частни методи на пространствения анализ. В това число: пространствена интерполация, визуализация, райониране, типологизация и др. Използват се също исторически, статистически, балансов (в т.ч. териториални баланси), факторен анализ, сравнителен анализ и други общонаучни методи.

РАЗЛИЧИЯ ВЪВ ФИЗИКОГЕОГРАФСКОТО И ИКОНОМИЧЕСКО РАЗДЕЛЕНИЕ НА РЕГИОНА

Според характера на речната долина и хидроложкия режим от физико-географска гледна точка И. Батаклиев (1938) разделя Дунавския басейн на три части: Горен (Алпийски), Среден (Панонски) и Долен (Понтийски) Дунав (фиг. 1). Въпреки че географски Дунавският регион е разделен на 3 части, икономически регионът може да се раздели условно на две части – Горен и Долен Дунав (фиг. 2). В горното течение влизат по-развитите европейски държави Германия, Австрия, Унгария, Словакия, както и Словения и Чехия, които нямат излаз на реката, но са част от региона. В Долното течение влизат по-слаборазвитите страни Хърватия, Сърбия, Босна и Херцеговина, Черна гора, Румъния, Молдова, Украйна и България.



Фиг. 1. Физикогеографско разделение на Дунавския регион, по карта на Judith Christine Stagl

Fig. 1. Physio-geographical division of the Danube Region, map by Judith Christine Stagl



Фиг. 2. Икономическо разделение на Дунавския регион
 Fig. 2. Economic division of the Danube region

От разгледаните в табл. 1 териториални и икономически характеристики ясно може да се разграничат основните икономически диспропорции между двата дяла на Дунавския регион. Най-развитата икономика е Германия (табл. 1). Въпреки че сравнително малък дял от територията на страната влиза в Дунавския басейн (16,8%), тя има добре развита пътна и железопътна инфраструктура, която позволява бърз и навременен достъп до реката и пълното усвояване на нейните транспортно-икономически преимущества. Освен с най-голям БВП в региона (3,863,344 \$) Германия е и страната с най-голямо население – близо 80 млн., като приблизително 9,4 млн. (табл. 1) са в рамките на двете федерални провинции, които са част от Дунавския басейн. Федералните провинции, които влизат в пределите на Дунавския басейн: Бавария и Баден-Вюртенберг, са и едни от най-богатите провинции в Германия, като се нареждат на второ и трето място единствено след провинция Северен Рейн-Вестфалия. Бавария има БВП от близо 450 млрд. евро, или около 18% от общия БВП на Германия¹, а Баден-Вюртенберг има БВП от близо 380 млрд. евро, или около 15% от общия БВП на страната².

¹ www.bayern.de

² www.baden-wuerttemberg.de

Таблица 1

Table 1

Териториални и икономически характеристики на страните от Дунавски регион
 (*МВФ 2019, **ООН 2016, *** ICPDR Facts & Figures)
 Territorial and Economic Characteristics of Danube Countries
 (*IMF 2019, **UN 2016, ***ICPDR Facts & Figures)

Страни в Дунавския регион	БВП* в млн. \$	Население** в млн.	Население в Дунавския басейн в млн.	Територия в кв. км	Територия от Дунавския басейн в кв. км***	Територия от Дунавския басейн в %***
Общо	4,762,134	207	78,7			
ЕС						
Австрия	447,718	8,5	7,7	83,871	80,423	96,1%
България	66,250	7,1	3,5	110,879	47,413	43,0%
Германия	3,863,344	80,0	9,4	357,114	56,184	16,8%
Румъния	243,698	19,3	21,7	238,391	232,193	97,4%
Словакия	106,552	5,4	5,2	49,037	47,084	96,0%
Словения	54,154	2,0	1,7	20,273	16,422	81,0%
Унгария	170,407	10,0	10,0	93,028	93,030	100,0%
Хърватия	60,702	4,2	3,1	56,594	34,965	62,5%
Чехия	246,953	10,5	2,8	78,865	21,688	27,5%
Трети страни						
Босна и Херцеговина	20,106	3,8	2,9	51,209	36,636	74,9%
Молдова	11,688	4,0	1,1	33,846	12,834	35,6%
Сърбия	51,523	7,0	6,9	88,361	81,560	98,3%
Украйна	150,401	44,6	2,7	603,500	30,520	5,4%
Черна гора	5,424	0,6	0,3	13,812	7,071	51,2%

Втората най-силна икономика в Дунавския регион е Австрия с БВП от близо 448 млрд. \$ и население от около 8,5 млн. (табл. 1). Територията на страната влиза почти напълно в Дунавския басейн (96,1%). Столицата на Австрия, Виена, със своето население от близо 2 млн. души³ е най-важният икономически, промишлен, пристанищен и културен център по протежението на реката и в целия Дунавски басейн. През последното десетилетие градът се налага като най-доброто място за живот не само в Европа, но и в целия свят, заемайки първо място в престижното изследване за най-добър град за живеене в света на най-голямата организация за човешки ресурси Mercer⁴.

С най-развитите страни в Дунавския регион могат да се съпоставят страните с най-добри показатели от долното течение на реката – Румъния, България и Хърватия. Делът от румънската територия в рамките на Дунавския регион е цели 97,4%, докато българският е само 43% (табл. 1). Към тези три страни – членки на ЕС, е редно да се добави и Сърбия като страна – канди-

³ www.wien.gv.at

⁴ <https://www.imercer.com/content/mobility/quality-of-living-city-rankings.html>

дат-член, доближаваш се по показатели до съседите си. Почти цялата територия на Сърбия влиза в Дунавския басейн (98,3%, табл. 1).

Въпреки своите положителни статистики спрямо останалите страни от Долен Дунав посочените държави все още са далеч от развитието на тези от Горен Дунав. Тази теза може да бъде проследена и на ниво европейски региони за планиране NUTS2. В своя труд „Измерване на комплексното социално-икономическо развитие на Дунав“ (2017) Х. Доков и И. Стаменков съпоставят регионите покрай реката на базата на Индекс за развитие и просперитет (ИРП), формиран от 8 индикатора, един от които е инфраструктурата. Индексът показва значителните диспропорции в развитието на страните от Долен Дунав и Горен Дунав. Регионите от NUTS2 с най-добри показатели са предимно в Австрия и Германия, както и регионът около Братислава, който е в непосредствена близост до австрийската столица Виена. В контраст регионите с най-лоши показатели са именно в страните от долната част на Дунавския регион – Румъния, България и Сърбия (фиг. 3, табл. 2).

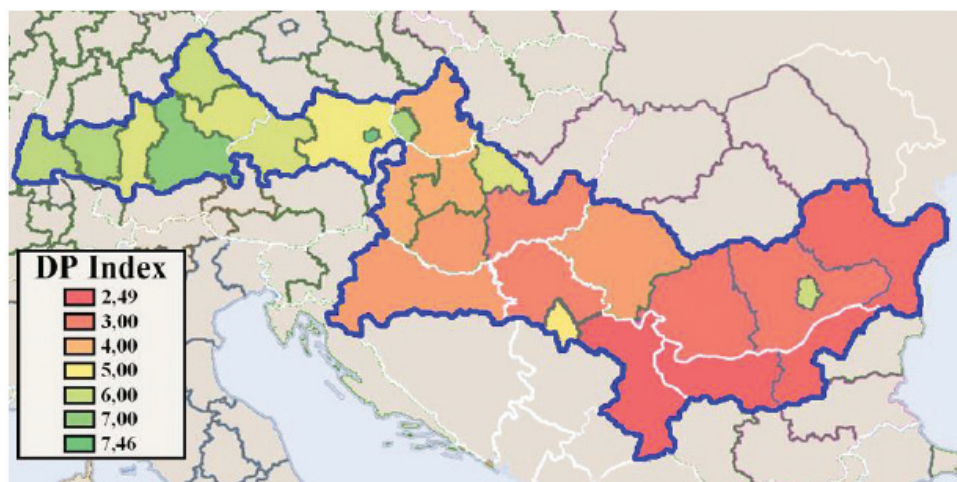
Таблица 2

Table 2

Резултати от ИРП за дунавските региони в NUTS2 (Доков, Стаменков 2018)

Results of the HDI for the Danube regions in NUTS2 (Dokov, Stamenkov 2018)

Регион (NUTS2)	Страна	ИРП	Регион (NUTS2)	Страна	ИРП
Виена	Австрия	7,46	Югозападна Олтения	Румъния	2,87
Горна Бавария	Германия	7,06	Югоизток	Румъния	2,69
Братиславски край	Словакия	6,48	Северен централен	България	2,61
Тюбинген	Германия	6,35	Северозападен	България	2,51
Фрайбург	Германия	6,22	Южна и Източна Сърбия	Сърбия	2,49



Фиг. 3. Най-развитите и най-слаборазвитите региони според ИРП (Доков, Стаменков 2018)

Fig. 3. The most developed and least developed regions according to HDI (Dokov, Stamenkov 2018)

При съпоставяне на картата от фиг. 3 и картата от фиг. 1 се виждат ясни сходства при икономическото разделение на региона. Изключение в изследването на Доков и Стаменков прави Унгария, която по-скоро е поставяна сред страните от Долен Дунав. Това разминаване се дължи на различния изследователски подход и обхват на изследваното пространство. Докато настоящото изследване, представено във фиг. 1 и табл. 1, се фокусира върху целия Дунавски басейн и страните, находящи се цялостно или частично в него, то в изследването на Доков и Стаменков фокусът е върху регионите на ниво NUTS2, които имат пряк териториален допир с р. Дунав. Различният мащаб на изследването води до включването на още две слаборазвити страни от Долен Дунав – Украйна и Молдова. Добавянето на още слаборазвити региони към изследването е причина при двуполусно разделение на региона Унгария да се класифицира към по-развитите страни от Горен Дунав.

ИНФРАСТРУКТУРНИ ДИСПРОПОРЦИИ В ДУНАВСКИЯ РЕГИОН

Успешното икономическо и социално развитие на даден регион или държава зависи пряко от състоянието и капацитета на неговата инфраструктура. За създаване на подходяща бизнес среда за инвестиции и търговия от ключово значение е именно състоянието и свързаността на транспортната мрежа. Като се имат предвид физикогеографските характеристики на Дунавския регион, успешното трансгранично сътрудничество зависи пряко от страните в региона и от способността им да постигнат по-добра инфраструктурна свързаност между двата бряга на реката. Мостовите съоръжения и довеждащата към тях транспортна инфраструктура са от съществено значение за свързаността в контекста на спецификите на речните региони. Разликите в развитието между двете части на Дунавския регион се дължат главно на различната степен на развитие на инфраструктурата. Тази корелация между инфраструктурно и икономическо развитие може ясно да се проследи при съпоставка между фиг. 1, табл. 1 и табл. 3.

Таблица 3
Table 3

Инфраструктурни връзки между двата бряга на р. Дунав (2019)
Infrastructure links between the two banks of the Danube River (2019)

Раздел на реката	Дължина (в км)	Брой мостове	Средна гъстота на мостовете (в км)
Горен Дунав (<i>Донауесшиген, Германия – Дьор (Гьор), Унгария</i>)	1,069	159	6,7
Среден Дунав (<i>Дьор (Гьор), Унгария – Турну-Северин, Румъния</i>)	860	32	26,9
Долен Дунав (<i>Турну-Северин, Румъния, Сулина, Румъния</i>)	931	6	155,2
Общо за река Дунав	2,860	197	14,5

В рамките на географските разделения на Дунавския регион (съобразени и от Европейската комисия) на горен, среден и долен се наблюдава значителен дисбаланс, отразяващ се пряко на икономическото благосъстояние на региона. При най-развитите икономически страни от Горен Дунав, Германия, Австрия и Словакия на разстояние от 1069 км има средно мост на всеки 6,7 км, или общо 159 мостове от изворите на р. Дунав до първия мост на унгарска територия в близост до гр. Дьор (Гьор) (табл. 3). Разбира се, редно е да се отбележи, че в тази част на речния път Дунав минава почти изцяло през вътрешността на държавите, а не се явява тяхна външна граница, с изключение на словашко-унгарския граничен участък. Ролята на реката като вътрешна за дадените държави прави свръзката между двата ѝ бряга напълно задължителна, за да може двете части да поддържат нормален пътнически и транспортен обмен и да се избегне изолация на цели региони от държавата. В този регион започва и стратегически важният участък, свързващ реката с друг важен речен път – канала „Майн-Дунав“. Този речен път е обявен за международен от град Келхайм в Южна Германия до град Сулина на Румънското Черноморие.

Дължината на Среден Дунав е 860 км, или с около 200 км по-малка от дължината в Горен Дунав. Тази отсечка обхваща речния път от първия мост в град Гониу в Унгария до моста между град Кладово в Сърбия и Турну-Северин в Румъния, в близост до българската граница. На тази значителна дължина има общо 32 изградени моста, което в средна гъстота означава по мост на всеки 26,9 км. В този случай средната гъстота на мостовете не може да се използва като надежден източник, тъй като голяма част от мостовете са съсредоточени в големите градове по протежението на реката. Само в столицата на Унгария, Будапеща, има 10 моста, а в сръбските Нови Сад и Белград има общо 5.

Общо в цяла Унгария се намират 17 от всичките 32 моста, което прави около 50% от всички мостове в този участък. В категоризацията на социално-икономическите характеристики в проучването Унгария влиза към развитите страни, а Хърватия, Сърбия и Румъния – към по-слабо развитите. Това може ясно да се проследи и в наличието на мостове по протежението на реката в различните държави. В близо 350 км отсечка на р. Дунав, като вътрешна за Република Сърбия, има 8 моста, 5 от които съсредоточени в двата основни града. За сравнение при близо 300 км вътрешна – за територията на Австрия – отсечка на реката има цели 48 моста, от които 20 в рамките на столицата и най-голям град Виена.

Диспропорциите са още по-явни в участъка на Долен Дунав. Той е 931 км, като по-голямата част от него служи за междудържавна граница между Сърбия и Румъния, България и Румъния и Румъния, Молдова и Украйна. В рамките на този участък има само 6 изградени моста, като средната им гъстота е 155,2 км (табл. 3). Важно е да се уточни, че най-голямото разстояние без мост по цялото течение на Дунава е между мостовете в България (Видин и Русе) и е 307 км (фиг. 4). До голяма степен липсата на мостове между България и

Румъния може да се обясни с дългогодишните сложни политически взаимоотношения между страните в периода на Източния блок преди 1989 г.



Фиг. 4. Най-дългото разстояние без мост на р. Дунав – 307 км (по карта на ЕК)
Fig. 4. The longest distance without a Danube bridge – 307 km (EC map)

При изследването на гъстотата на мостовете по реката отново може да се приложи социално-икономическото разделение на два района – Горен и Долен Дунав. При това разделение унгарските мостове се причисляват към горното течение на реката, а сръбските и хърватските към долното. В този си вид контрастът става още по-силен. Цели 176 моста се намират в рамките на Горен Дунав с дължина около 1480 км, а само 21 в Долен Дунав с дължина около 1380 км. Тези данни, обвързани с икономическите показатели на страните в региона, показват важността на мостовете за развитието на държавите.

Добрата свързаност и ефективното използване на мостовете съоръжение зависи до голяма степен от прилежащите към тях довеждащи инфраструктурни обекти. Сравнителен анализ на магистралните пътища в Дунавския регион отново показва значителен контраст между Горен и Долен Дунав. В табл. 4 са представени данните за количеството магистрални пътища в страните от Дунавския регион към края на 2019 г. по данни на Евростат и държавните правителства, както и територията в км² на страните за сравнение. Фигура 5 показва разпределението на изградените километри магистрални пътища до 2019 г. към км² от територията на страните в Дунавския регион. В лилаво са

показани данните за страните от Горен Дунав, а в синьо са страните от Долен Дунав. С няколко изключения таблицата откроява явен дисбаланс в развитието на магистралната мрежа в Дунавския регион. Хърватия е единствената страна, която има развита на нивото на Горен Дунав инфраструктура. На територия от 56,594 км² се падат средно по 0,023 км на км². В дъното на класацията са Молдова и Черна гора, които нямат и километър изграден път, отговарящ на характеристиките на магистрала.

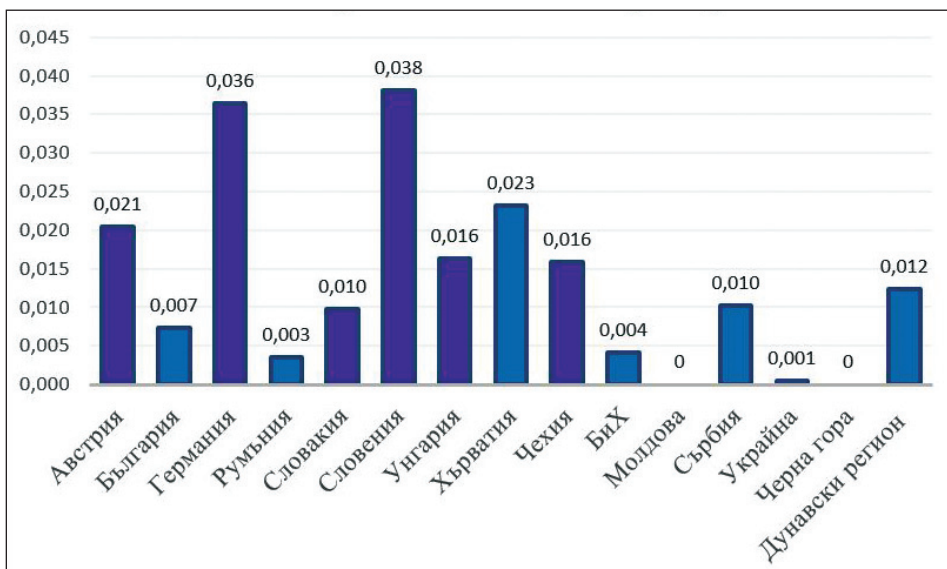
Таблица 4

Table 4

Километри изградени магистрални пътища в страните от Дунавския регион към 2019 г.
(Евростат, 2019)

Kilometers of motorways built in the Danube region by 2019 (Eurostat, 2019)

Страни в Дунавския регион	Територия (в км ²)	Магистрални пътища (в км, 2019 г.)
Австрия	83,871	1720
България	110,879	812
Германия	357,114	12 993
Румъния	238,391	829
Словакия	49,037	479
Словения	20,273	773
Унгария	93,028	1524
Хърватия	56,594	1314
Чехия	78,865	1254
БиХ	51,209	215
Молдова	33,846	0
Сърбия	88,361	906
Украйна	603,629	317
Черна гора	13,812	0
Дунавски регион	1,878,909	23 190



Фиг. 5. Километри магистрала за км² от територията (по данни на Евростат, 2019)

Fig. 5. Kilometers of highways by km² of territory (according to Eurostat data, 2019)

Подходящ пример за сравнителен анализ в инфраструктурните разлики между двата участъка на Дунавския регион са страните с приблизително еднаква площ като Сърбия (88,361 км²) и Австрия (83,871 км²), в които повече от 95% (табл. 1) от площта им влизат в Дунавския регион. В Сърбия към края на 2019 г. има изградена магистрална мрежа от 906 км, а в Австрия е близо два пъти повече – 1720 км (табл. 4). Само 6 години по-рано разликата е още по-фрапантна. През 2013 г. в Австрия са изградени 1719 км, а в Сърбия 498 км – повече от тройна разлика в страни със сходен териториален мащаб. Този дисбаланс в инфраструктурната свързаност възпира създаването на подходящ инвестиционен климат, което води и до лимитиране на възможностите за развитие на икономиката. Усилията на сръбското правителство в последните години водят до значително намаляване на разликата.

В България към края на 2019 г. има изградени 812 км магистрални пътища (фиг. 5). Според средносрочното планиране за изграждане на автомагистрала на АПИ (2019) страната ще изгради общо 7 автомагистрала с обща дължина около 1360 км. При успешна реализация на средносрочно планираните автомагистрални пътища на АПИ ще се постигне средно ниво от 0,012 км магистрала на км². С оглед на особеностите на българския географски релеф този резултат ще доведе до задоволителна свързаност както между големите икономически центрове вътре в страната, така и с важни съседни на страната икономически зони и градове. В това число влиза и планираната АМ „Русе –

Велико Търново“, която ще свърже столиците на България и Румъния през Дунав мост 1.

Планирана е довеждаща бърза инфраструктура и към втория мост между двете страни при град Видин, която ще е под формата на скоростен път. Липсата на подходяща прилежаща инфраструктура до този момент към новоизградения мост „Нова Европа“ между Видин и Калафат е проблем пред цялостното усвояване на потенциала му в трансграничен и транснационален аспект. Без високоскоростни пътни трасета, които да свързват моста с важни пътни обекти в двете съседни страни, той става частично неефективен, по този начин въздействието на моста върху развитието на региона се оказва незадоволително.

Тази неефективност на новия мост на река Дунав между Видин и Калафат може да се проследи и чрез статистически данни на Евростат за Индекс на човешкото развитие в регионите за планиране NUTS 2 от двете страни на мост „Нова Европа“ – Северозападен и Sud-Vest Oltenia. В изготвената таблица (табл. 5) се разглежда пространственият времеви период от присъединяването на България и Румъния към ЕС през 2007 г. до последните налични данни за ИЧР на регионите за планиране от 2017 г. ИЧР за този 10-годишен период показва, че няма значителни подобрения в засегнатите региони въпреки присъединяването към общото европейско икономическо пространство през 2007 г. и откриването на новия мост през 2013 г. Очакваният икономически ефект върху двата региона от откриването на нов мост е крайно незадоволителен. Наблюдава се константен процес на застой в развитието на регионите въпреки преодоляването на политическата, а по-късно и на речната преграда.

Таблица 5
Table 5

Индекс на човешкото развитие (ИЧР)
в регион „Северозападен“ и регион „Sud-Vest Oltenia“ (по данни на Евростат)
Human Development Index (HDI) in the Northwest Region (Bulgaria)
and the Sud-West Oltenia Region (Romania) (according to Eurostat data)

Страна	Регион	2007*	2008	2009	2010	2011	2012	2013**	2014	2015	2016	2017
България	Северозападен	0,718	0,724	0,724	0,725	0,73	0,732	0,738	0,743	0,755	0,752	0,755
	Промяна		0,006	0	0,001	0,005	0,002	0,006	0,005	0,012	-0,003	0,003
Румъния	Sud-Vest Oltenia	0,763	0,776	0,78	0,78	0,778	0,778	0,78	0,782	0,784	0,787	0,792
	Промяна		0,013	0,004	0	-0,002	0	0,002	0,002	0,002	0,003	0,005

*2007 г. – Присъединяване към ЕС, **2013 г. – Построяване на мост „Нова Европа“

* 2007 – EU Accession, ** 2013 – Construction of the “New Europe” Bridge

Този процес е равнозначен и от двете страни на реката. Фигура 6 интегрира в една карта националните инфраструктурни мрежи и бъдещите планирани такива от страна на Българското и Румънското регионално министерство. На картата са добавени и ключовите изходни гранични пунктове, които ще бъдат достигнати чрез скоростни и автомагистрални пътища от двете страни.

В съвременния глобализиран свят и особено в общото европейско икономическо пространство успешното инфраструктурно развитие в една страна не би имало пълен успех без реципрочност в съседните страни. В случая успешното реализиране на магистралните пътища в Румъния ще доведе до дивиденди и за България, както и обратното.



Фиг. 6. Интегрирана карта на реализираните и планирани скоростни и магистрални пътища в България и Румъния (по карти на Максимилиан Дорбекер и АПИ, 2019)
 Fig. 6. Integrated map of realized and planned highways and expressways in Bulgaria and Romania (Maximilian Doorbecker and RIA maps, 2019)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В съвременната научноизследователска среда би трябвало да се разглежда като грешен подход изследването на Дунавския регион само на национално ниво. Съвзаността и икономическото развитие на национално ниво в подобен регион е неразривно свързано с наднационалното развитие. Важно е съвременните геополитически изследвания да се ръководят от стратегическите модели на общото европейско икономическо и политическо пространство.

Инфраструктурата е особено важна за развитието на трансграничното сътрудничество в Дунавския регион. Статистиката показва, че съществува връзка между икономическия просперитет на страните и развитието на техния инфраструктурен потенциал. За да се реализират пълният геополитически потенциал и икономическият капацитет на региона на Долен Дунав, трябва да се сведе до минимум инфраструктурният дисбаланс в него. Представените данни ясно показват, че геостратегическата специфичност на Дунавския регион се използва ефективно от местните икономики при наличието на добре развити инфраструктурни мрежи, подобни на тези в района на Горен Дунав.

С оглед на географската специфика на региона мостовете са ключови за свързаността и мобилността в него. Въпреки това тяхното наличие без адекватна довеждаща инфраструктура от двете страни на реката ги прави частично неефективни по подобие на изградения мост между Видин и Калафат. Тази взаимовръзка е добре разбрана в по-развитите страни на района на Горен Дунав, където има добре развита мрежа от мостови структури и прилежаща пътна инфраструктура. Перспективите за развитие на Долен Дунав зависят пряко от подобряването на свързаността в региона възможно най-скоро.

Изказвам благодарности на колегите си гл. ас. Христо Доков и гл. ас. Ивайло Стаменков за оказаното съдействие и съвети при изготвянето на научната публикация.

ЛИТЕРАТУРА

- Банчев, Б. 2008. Дунав като инструмент за геополитически натиск. – *Геополитика*, бр. 4, 33–41, София.
- Батаклиев, Ив. 1938. Дунав и неговото стопанско и политическо значение за българите. София: Родина, кн. 3, с. 3.
- Даков, В. 1964. Река Дунав и нейното стопанско значение за България. София: Наука и изкуство.
- Дойков, В., Н. Генчев. 2001. По Дунав. От Шварцвалдските извори до делтата. Русе: Русе-прес.
- Дойков, В., Н. Генчев. 2011. Дунав – Реката на Европа. Русе: Русе-прес.
- Доков, Хр., И. Стаменков. 2017. Измерване на комплексното социално-икономическо развитие на Дунав – приложимо към региони на ниво NUTS2. – *Географски форум*, издание 7, с. 156.

- Русев, М. 2003. Глобални проблеми на съвременната цивилизация – традиционна и геоecологична интерпретация. СУ „Св. Климент Охридски“, кн. 2.
- Русев, М. 2014. Румъния, България и дунавските мостове: сравнителен анализ на проектните варианти. – *Геополитика*, София.
- Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016–2022 г. 2015, АПИ/МРРБ, с. 4, София.

Mandl, B., Gascoigne, O. 2011. The Danube River Basin. Facts and Figures, ICPDR, p. 5, Vienna.

www.bayern.de

www.baden-wuerttemberg.de

www.wien.gv.at

<https://www.imercer.com/content/mobility/quality-of-living-city-rankings.html>

<https://www.imf.org/en/Publications/SPROLLS/world-economic-outlook-databases#sort=%40imfdate%20descending>

<https://population.un.org/wpp/>

<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/abouttent.htm>

<http://ec.europa.eu/eurostat/>

SUMMARY

ECONOMIC AND INFRASTRUCTURAL DISPARITIES IN THE INTEGRATED DEVELOPMENT OF THE DANUBE REGION

The development of the overall connectivity of the Danube region is of key importance for its future. However, the region is still divided into two unequal economic, political and infrastructure components. These are the Upper Danube, including Germany, Austria, Slovakia and Hungary, and the Lower Danube, including Serbia, Croatia, Romania, Bulgaria, Ukraine and Moldova.

The prospects for the future development of the Lower Danube depend directly on the successful and efficient economical, political and infrastructural development of the countries in the region. The three elements are inseparably linked to each other. The insufficient number of bridge facilities in the Lower Danube and the underdeveloped incoming infrastructure to them are a major problem, both for the region's connectivity and for the economic and cultural development. The stalled enlargement of the "Schengen" area, the demographic problems and the ineffective integration of the minority groups in the region are complementary to the problems of the overall connection and integration of the Lower Danube.

The purpose of the report is to systematically analyze and summarise the main differences between the two constituent parts of the Danube region. The focus of the work is on the issues of connectivity in the Lower Danube and the approaches to their solution. The report will examine how the lack of modern infrastructure hinder the future development in the region.